

Aménagement d'un corridor Vélo cité sur le boulevard Wilfrid-Hamel (Père-Lelièvre à MDI) et la rue Marie-de-l'Incarnation (Hamel à Guyart)

Activité de participation publique

Atelier d'échanges

Date et heure

5 septembre 2024, 19 h

Lieu

Bureau d'arrondissement des Rivières, 330, rue Chabot

Nombre de personnes présentes : 35

Participation

Membres du conseil municipal

- **M. Pierre-Luc Lachance**, membre du comité exécutif responsable de la mobilité et de la sécurité routière
- **Mme Alicia Despins**, présidente de l'arrondissement des Rivières et conseillère municipale de Vanier-Duburger

Personnes-ressources

- **Mme Karine Chalifoux**, architecte-paysagiste, Équipe Vélo cité
- **M. Constant Pilote**, ingénieur, Équipe Vélo cité
- **M. David O'Brien**, directeur de projet, Équipe Vélo cité
- **Mme Hélène Salesse**, ingénieure, Équipe Vélo cité
- **Mme Cristina Bucica**, conseillère en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications

Animation de la rencontre

- **Alexandra Mauger**, conseillère en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications

Nombre de personnes participantes

- 35 personnes ont participé à la séance, dont 4 administrateurs du conseil de quartier
- 2000 avis porte-à-porte distribués dans le secteur concerné
- Environ 500 invitations par courriel

Mise en contexte

Dans le cadre de la Vision de la mobilité active, la Ville de Québec souhaite proposer de nouveaux aménagements en faveur de la mobilité active dans le secteur du boulevard Wilfrid-Hamel et la rue Marie-de-l'Incarnation, du boulevard Père-Lelièvre à la rue Guyart. Afin d'alimenter sa

démarche, elle lance un processus de participation citoyenne afin de mieux connaître les besoins et les enjeux du secteur.

Ces projets s'inscrivent dans la volonté de la Ville d'améliorer les conditions de mobilité active sur les principaux axes de déplacement et d'accélérer le déploiement de son réseau cyclable.

Déroulement

1. Accueil, activité brise-glace et ouverture
2. Mot de bienvenue de M. Pierre-Luc Lachance
3. Mise en contexte du projet
4. Atelier d'échanges en sous-groupe en trois temps
 - a. Boulevard Wilfrid-Hamel, entre le boulevard Père-Lelièvre et la rue Marie-de-l'Incarnation
 - b. Intersection entre le boulevard Wilfrid-Hamel et la rue Marie-de-l'Incarnation
 - c. Rue Marie-de-l'Incarnation, entre le boulevard Wilfrid-Hamel et la rue Guyart
5. Partage des faits saillants des sous-groupes en plénière
6. Mot de la fin de Mme Despins



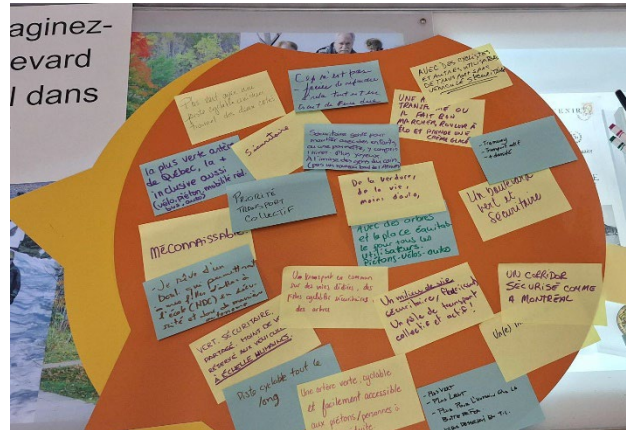
Figure 1 Tronçons à l'étude dans le cadre du projet en cours

Résultats

Les participants, divisés en quatre sous-groupes, étaient assis autour de tables rondes et invités à échanger sur le projet de corridor d'aménagement d'un corridor Vélo cité sur le boulevard Wilfrid-Hamel et la rue Marie-de-l'Incarnation. Pour faciliter les échanges, le projet avait été divisé en trois tronçons de rue. Des professionnels de la Ville circulaient autour des tables pour répondre aux questions de précision et échanger sur le sujet de la sécurité routière.

Activité brise-glace : la vision des citoyens pour le boulevard Wilfrid-Hamel

Avant d'entrer en salle, les participants ont été invités à rêver le boulevard Wilfrid-Hamel dans dix ans et à l'écrire sur un post-it. La question posée était : « Comment imaginez-vous le boulevard Wilfrid-Hamel dans 10 ans? Un corridor sécurisé comme à Montréal ».



- Un(e) tram(e) verte!
- Plus vert, plus lent, plus pour l'humain que pour la boîte de fer (l'auto), mieux desservi par le transport en commun
- Une artère verte, cyclable et facilement accessible aux piétons/personnes à mobilité réduite
- Piste cyclable tout le long
- Un milieu de vie sécuritaire, fleurissant
- Un pôle de transport collectif et actif
- Un transport en commun sur des voies dédiées, des pistes cyclables sécuritaires et des arbres
- Vert, sécuritaire, partagé. Moins de voies réservées aux véhicules. À l'échelle humaine.
- Je rêve d'un boulevard qui permettrait à mes filles d'aller à l'école (NDC) en sécurité et de manière autonome
- Méconnaissable!
- Priorité transport collectif
- Sécuritaire
- La plus verte artère de Québec, la plus inclusive aussi (vélo, piéton, mobilité réduite, bus, auto)
- Plus vert avec une piste cyclable unidirectionnelle des deux côtés
- Ce n'est pas facile de répondre à cela, tout, ça fait dur
- Sécuritaire, pouvoir marcher avec des enfants, ou une poussette, y compris l'hiver. Plus joyeux. À l'image des gens du coin (pas un nouveau boul. de l'Atrium).
- De la verdure, de la vie, moins d'autos.
- Avec des arbres et la place équitables pour tous les utilisateurs. Piétons, vélos, autos.
- Tramway, transport actif, plus de densité.
- Un boulevard vert et sécuritaire.
- Avec des cyclistes et autres utilisateurs de transport sans véhicule sécuritaire
- Une artère transformée où il fait bon marcher, rouler à vélo et prendre une crème glacée.

Activité 1. Boulevard Wilfrid-Hamel, entre le boulevard Père-Lelièvre et la rue Marie-de-l'Incarnation

L'équipe de projet a présenté aux citoyens une esquisse conceptuelle, en quelque sorte une première idée d'aménagement, pour la portion du projet située sur le boulevard Wilfrid-Hamel, entre le boulevard Père-Lelièvre et la rue Marie-de-l'Incarnation. Les citoyens ont été invités à identifier les éléments qu'ils trouvaient positifs de cette idée d'aménagement et à partager leurs recommandations d'améliorations.

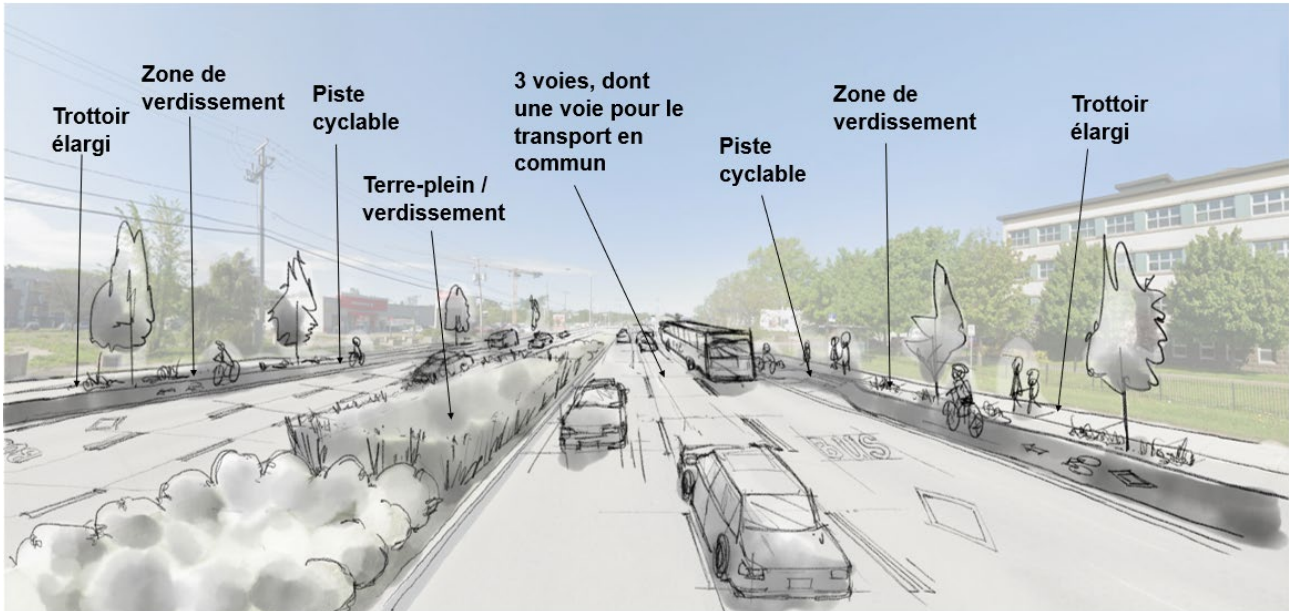


Figure 2 Esquisse conceptuelle ayant servi de base pour l'activité 1

	Éléments positifs	Éléments à améliorer
Piétons et cyclistes	▪ Piste surélevée ▪ Piste cyclable large ▪ Ajout de la piste ▪ Trottoirs larges (2 x) ▪ Aménagement d'une placette ▪ Accessibilité universelle (aînés, mobilité réduite, enfants, poussettes) ▪ Piétons éloignés de la route (donc moins de chance d'être arrosé) ▪ Fluidité d'accès à la voie cyclable. Accès direct	▪ S'assurer que les personnes à mobilité réduite puissent accéder au transport en commun sans empiéter dans la voie cyclable. Prévoir la plate-forme des bus (pour monter en fauteuil ou autre) ▪ Traversée du boulevard en deux phases de feux pour piétons avec ilot central protégé ▪ Les boutons-poussoirs ne fonctionnent pas avec des gants ▪ S'assurer d'une démarcation pour les personnes mal voyantes lorsqu'il n'y a plus de bande de verdissement entre le trottoir et la piste cyclable (dalle texturée) pour éviter que les piétons qui utilisent une canne blanche aillent par accident dans la piste cyclable ▪ Élargissement du trottoir et de l'actuelle bande cyclable en réduisant au besoin la

		largeur de la voie d'autobus ou des voies automobiles. ▪ Réduire l'effet de vallon en aménageant des trottoirs continus ▪ Ne pas avoir de vallonements aux entrées/sorties de commerce ▪ Ouverture des terre-pleins sur toutes les rues (trop long = peu de perméabilité) ▪ Ajout de plus de traversées piéton : qu'est-ce qui est prévu pour éviter des détours aux piétons/vélos? ▪ Piste cyclable très élargie (dépassement possible sans avoir à aller sur le trottoir), pas comme sur Hochelaga, qui est trop étroit pour le vélo ▪ Connexion avec le pont Scott ▪ Séparation pour protéger les cyclistes est insuffisante
Loisirs et vie communautaire	▪ Mobilier urbain	▪ Prévoir plusieurs placettes ▪ Œuvre d'art et éducation à la biodiversité ▪ Garder le lieu soucieux des besoins des résidents actuels (limiter les effets de la gentrification)
Voie de circulation	▪ Voie dédiée pour le transport en commun (préférence pour H24, 7 sur 7) (4 x) ▪ Réduction de la largeur des voies automobiles pour réduire la vitesse ▪ Réduction du nombre de voies automobiles ▪ Séparation des moyens de transport ▪ Traitement des entrées charretières et limitation des entrées automobiles	▪
Verdissement	▪ Amélioration du verdissement (4 x)	▪ Prévoir les zones de verdissement entre la piste cyclable et la voie des autobus plutôt que entre la piste cyclable et le trottoir ▪ Surveiller pour éviter un verdissement aux intersections qui bloque la rue ▪ Planter des arbres plutôt que seulement des graminées pour réduire la vitesse (effet cathédrale) ▪ Prévoir l'entretien des arbustes ▪ Prévoir un éclairage sur le terre-plein pour la rue et à côté des trottoirs pour les piétons

		▪ Prévoir de l'éclairage aux intersections et tenir compte de l'ombre créée pour le verdissement ▪ Réduire la largeur et le nombre des entrées charretières
--	--	--

Activité 2. Intersection entre le boulevard Wilfrid-Hamel et la rue Marie-de-l'Incarnation

Les participants étaient invités à soumettre leurs idées pour le réaménagement de l'intersection situé à l'angle du boulevard Wilfrid-Hamel et la rue Marie-de-l'Incarnation.

Piétons et vélo

- Ajout d'une signalisation dédiée aux cyclistes sans devoir débarquer sur le trottoir pour demander le feu via un bouton
- Ajout de refuges pour piétons et vélos avec protection physique au centre des intersections
- Ajout d'un bouton-presseur sur les îlots refuges
- Éliminer le « beg button » et rendre le feu piéton/vélo intégré au cycle normal
- Traverses piétonnes sur les quatre côtés (4x)
- Ajout de trottoir sur le terre-plein entre la bretelle et l'intersection
- Élargissement des trottoirs
- Raccourcir les traversées piétonnes
- Rallonger le temps de traverse piétonne
- Hamel / Turcotte... très long. Impose un détour aux piétons + feu non respecté par auto
- Il faut faciliter la vie aux plus vulnérables d'abord (pas aux voitures)
- MDI / entrée monde des Bières = trop court pour les piétons (20 secs)
- Repenser le trajet à vélo de la piste cyclable (rivière Saint-Charles) vers Plante (connexion secteur résidentiel. Par un tunnel? Passage inférieur comme en Europe?)

Circulation routière

- Une seule voie pour tourner à gauche ou à droite, jamais deux
- Retrait de la bretelle pour ajouter de la sécurité routière (4x)
- Raccourcir le temps d'attente aux feux
- Fermer la voie de service
- Examiner la possibilité d'un rond-point
- Réduire les rayons de virage
- Réduction du nombre de voies sur MDI
- Déplacer l'entrée de stationnement aux HLM : aligner avec l'entrée de stationnement en face

Loisirs, développement social et vie communautaire

- Ajouter du logement social
- Retrait de la bretelle pour une transformation en placette

Activité 3. Rue Marie-de-l'Incarnation, entre le boulevard Wilfrid-Hamel et la rue Guyart

Les participants étaient invités à soumettre leurs idées pour le réaménagement de la rue Marie-de-l'Incarnation, entre le boulevard Wilfrid-Hamel et la rue Guyart.

Circulation routière

- Voie réservée pour transport en commun
- Prendre en considération l'augmentation du nombre de résidants dans les prochaines années (Fleur de Lys, tours à condos qui poussent sur le boulevard Wilfrid-Hamel)
- Retirer une voie de circulation sur le pont
- Réduire le nombre de voies sur Marie-de-l'Incarnation en direction nord
- Réduire le nombre d'entrées charretières vers le centre d'achats. Le pont de l'aqueduc pourrait être aménagé pour favoriser le passage de vélos
- Réduire la vitesse

Piétons et vélo

- Améliorer la connectivité entre le corridor cyclable de la rivière Saint-Charles et le pont de Marie-de-l'Incarnation, en prévoyant un accès aux quatre coins du pont (3x)
- Séparer piétons et cyclistes de façon sécuritaire (surélever, marques pour personnes malvoyantes)
- Îlot protégé à la lumière pour traverser MDI en face du commerce « Monde des bières »
- Ajout d'une voie cyclable sur le pont/voies séparées (2x)
- Améliorer la sécurité des cyclistes sur le pont, idéalement avec des séparations physiques
- Sens unique sur Guyart pour augmenter la place pour les cyclistes et avoir plus de chance d'être vu ou avoir une lumière clignotante qui s'allume automatiquement pour signaler la présence de cycliste ou automobilistes
- Corridor cyclable qui continue plus loin sur MDI (vers Saint-Sauveur/Saint-Sacrement) pour éviter de prendre la courbe sur Guyart en avant de la Galerie du Meuble (sans visibilité)
- Ajout d'une piste cyclable connectant l'école secondaire de Vanier avec le corridor de la Saint-Charles, à l'ouest du HLM
- Ajout d'un SAS pour vélo
- Lien vélo traverse devant l'école / Place de la Rive direct vers rivières Saint-Charles
- Penser aux quadriporteurs (déneigement des voies)

Loisirs, développement social et vie communautaire

- Aménagement de placettes/amélioration des infrastructures existantes

Mobilier urbain

- Ajout de supports à vélo



Figure 3 Le groupe 4 a illustré certaines de ses idées sur la carte, proposant notamment un lien cyclable additionnel entre la place de la Rive et le corridor cyclable de la rivière Saint-Charles et de rendre des traverses piétonnes plus visibles.

Réalisation du rapport

Date

Le 11 septembre 2024

Réalisé par

M^{me} Alexandra Mauger, conseillère en consultations publiques
Service des relations citoyennes et des communications